BULTENO

de la Internacia Federacio Esperantista Fervojista

IFEF

Sekretariejo: Ortellusstraat 108/III, Amsterdam, Nederlando
Redaktejo: von Liebigweg 26, Amsterdam, Nederlando

JANUARO 1957
9a Jaro no. 3.

NOVJARSONOJ

Apenaŭ silentiĝis la sonoroj
De l' paca Kristonaska festverper'.
Ankoraŭ dolĉe vibras en la koroj
*La kanto: *Estu paco sur la ter'!**

. . . .

Sed superbruas ĉion tondraj sonoj;
Tumulto krake muĝas sur la ter'.
Teruron, morton vomas la kanonoj.
Eksplodas blasfemante la infer'.

Apenaŭ pasis for malnova jaro,
Lasante nin en zorgoj kaj ĉagren'.
Senĝoje homo pensas pri eraro
Aŭ malprospero malgraŭ forta pen'.

. . . .

Sed ĉio nia estas bagatelo
Kompare kun la senindulga sort':
Ke homoj homojn buĉas kun kruelo,
Mokante pri funebro kaj pri mort'.

Apenaŭ komenciĝis nova jaro,
Ni flatas nin per nova bonesper',
Ĉar estas la fatalo de l' homaro:
Vivadi iluzie, en ĥimer'.

. . . .

Sed ve, fantome premas super mondo
Terura perspektivo de batal'.
La teron kvazaŭ superverŝas ondo
De sango, fajro, pulvo kaj metal'.

NI DAŬRIGU NIAN TASKON

Naŭ jaroj pasis post kiam nia organizo I.F.E.F. ekvidis la lumon aŭ pli bone dirite, ĝi revidis la lumon, ĉar kvankam sub aliaj literoj (I.A.F.E.F.) nia asocio naskiĝis la 7an de septembro 1909, kiam kolego Berlande alvokis ĉiulandajn fervojistojn esperantistojn, invitante ilin kunveni en Barcelona dum la 5a U.K. de Esperanto por fondi Internacian Asocion.

Bedaŭrinde la laboro de I.A.F.E.F. estis ĉesigata post ses jaroj, pro la eksplodo de la unua mondmilito, kaj ĝia letargio daŭris ĝis la jaro 1922. Dum la laboroj de la 13a U.K. de Esperanto en Praha, la postvivantaj IAFEF-anoj revekis la dormantan Asocion kaj la nova prezidanto s-ideano Georg Habellok direktis la ducent kvardek anojn sur la ĝustan kaj rektan vojon, sed la diablo denove enmetis sian voston en la radojn de nia movado por haltigi ĝin denove: la dua mondbuĉado devigis nin fermi ne nur la klubojn, sed bedaŭrinde ankaŭ la buŝojn; la kialon vi jam scias.

Du mondmilitoj kaj la ĉiam kreskantaj malfacilaĵoj ne havis sufiĉe da forto por forpeli el nia cerbo la Kvinpintan Verdan Stelon.
Tio pruvis ke Universala Interkomprenilo en la epoko de Atom-bomboj estas urĝa postulo kaj UNESKO nun, dank'al la klopodoj kaj inteligenteco de D-ro Lapenna rekonis sian praktikan valoron.

Kvankam la sukceso de tiu rekono superis nian esperon, tamen ni ne devas iluziiĝi, ĉar la strato estas sufiĉe longa kun multe da baroj kaj por ebenigi la vojon ni devas serioze kaj streĉe labori.

Multe da brikoj kaj tegoloj ni bezonas por finkonstrui nian domon, tamen ni ne devas senkuraĝiĝi, ĉar la venko estos nia, kaj nur tiam, kun ĝojo kaj maltrankvileco ni povos kunveni sub la tegmento de nia finkonstruita esperanto-hejmo.

Kiam mi komencis verki tiun ĉi mallongan babiladoi, dika nubo mallumigis la tutan mondon kaj grandega fulmotondro minacis nin, kaj mi tuj pensis: ĉu pravas la itala proverbo kiu diras *Ne okazas du aferoj sen alveno eĉ de la tria*.

Kvazaŭ la malsanoj, kiuj trafis la homaron, ne sufiĉus; ĉu estas necesa ankaŭ la tria mondmilito? Ĉu ni vivas en la 20a jarcento aŭ en la barbara epoko? Cu ni estas sovaĝaj aŭ civilizitaj popoloj?
Ĝis kiam ni konsideras malamikoj la personojn kiuj havas bonŝancon aŭ malbonŝancon naskiĝi dek metrojn post nia landlimo, certe ni ne povas vivi trankvilaj; la landlimoj estas restaĵoj de la pratempo, kaj ni, vivantaj en la epoko de H-bomboj devas konsideri tiujn barojn kiel kaŭzo de ĉiuj militoj. Italoj aŭ francoj, eskimoj aŭ nigruloj, ni ĉiuj apartenas al la homaro kaj ni ĉiuj havas samajn zorgojn, dezirojn kaj dolorojn. Nia vivo estas nur parenteza kaj bedaŭrinde dum tiu mallonga tempo ni devas lukti kaj ŝviti por gajni la ĉiutagan panon. Estas stultaĵo ĉagreniĝi kaj malami tiujn kiuj havas saman sorton.

Al ni esperantistoj la tasko disvastigi nian lingvon kaj per ĝi eduki la homojn diversnaciajn al kompreno kaj toleremo, por ke paco regu sur nia tero.

Zoratti Anĝelo
Italio.

PRI NIA 9a KONGRESO

La loka kongreskomitato sendis al ni 1800 ekzemplerojn de la oficiala kongresbulteno, kiun vi hodiaŭ ricevas samtempe kun nia organo.
Tuj post ricevo de la aliĝiloj L.K.K. sendos la kongreskarton al la partoprenontoj.
La 2a kongresbulteno estos dissendita en februaro; ĝi entenos la definitivan kongresprogramon kaj enhavos i.a. informojn pri la vizo por Jugoslavio. Ĉiu aliĝinto ricevos la kongresan libron unu monaton antaŭ la kongreso.
L.K.K. antaŭvidas abundan kaj interesan amuzan parton de la kongresprogramo, kiu sendube kontentigos la partoprenantojn.
Ĝis nun L.K.K. fondis financan, propagandan, kulturkleriĝan, loĝigan kaj ekskursan sekciojn. Montriĝis ke tia organizoformo plifaciligas la laboron. Ĝi kontaktis kun turistaj entreprenoj, kaj ili promesis helpon. Ĝi gvidas elementan kurson laŭ la Cseh-metodo por proksimume 50 gefervojistoj. La por-kelnera trijara lernejo en Opatija enkondukis Esperanton kiel devigan fakon. La direktoro de la lernejo promesis sendi siajn lernantojn en diversajn restoraciojn kaj kafejojn, por ke la kongresanoj povu fari siajn mendojn en Esperanto.
L.K.K. jam luis la kongresejon kaj aliajn necesajn salonojn.
Post novjaro ili faros kontraktojn kun hoteloj kaj restoracioj.
Per frutempa aliĝo vi povos multe faciligi al ĝi la taskon kaj kontribui al perfekta organizado de la kongreso. Nepre ne atendu ĝis la lasta momento. ĜIS REVIDO EN RIJEKA !

LOTERIO DE LA UNIVERSALA KONGRESO

Kun la celo kuraĝigi la fruan aliĝadon, la Loka Kongresa Komitato decidis lotumi donacojn inter la unuaj mil kongresanoj, kotizintaj por la U.E.A.-kongreso en Marseille.
La donacoj entute estas 36 kun suma valoro de ĉ. 50.000 fr.fr.
L.K.K. oferas la unuajn tri donacojn, kiuj konsistas el stipendioj de 15000, 7000 aŭ 3000 fr.fr. por restado en Marseille dum la Universala Kongreso: Ili estas personaj, netransdoneblaj kaj pagotaj nur al la gajninto je lia alveno en la kongresurbo dum la kongres-semajno.
La aliaj 33 premioj estas ĉefverkoj de nia literaturo kaj abonoj al la plej gravaj internaciaj gazetoj en Esperanto.
La lotumado okazos antaŭ publika notario en Marseille tuj post atingo de la postulita nombro de aliĝoj kaj la rezultoj aperos en la esperantista gazetaro.

DEZIRAS KORESPONDI:

25-jara fervojisto kun gesamideanoj el Afriko, Azio, Eŭropo kaj Usono. Skribu al Günter Bartz, Dortmund-Hörde, Teutonenstrasse 10, Westfalio-Germanio.

NOVAJ GAZETOJ

De la 1a de januaro 1957 en Sofio, Bulgario, komencos aperi granda monata revuo: *Nuntempa Bulgario*.

Ĉiu kajero ampleksos 32 paĝojn kaj havos kovrilojn. La revuo estos redaktata nur en Esperanto. Ĝi estos riĉe ilustrita kaj presata sur luksa papero, formato 21 x 26 cm.

Nuntempa Bulgario ne estos politika revuo. Ĝi enhavos abundajn materialojn pri la bulgara lando kaj popolo, pri ĝiaj kulturo, arto, literaturo. Ĉiu kajero enhavos rakonton, sportrubrikon, filatelian angulon, multajn karikaturojn. Krome la revuo publikigos Esperanto-novaĵojn pri la en- kaj eksterlanda movado, leterojn de esperantistoj, recenzojn, ânoncetojn pri korespondado.

La abonkotizo por unu jaro (12 kajeroj) estas nur unu usona dolaro, 4 sov. rubloj, 4,30 sv.fr., 7 angl.ŝil., 50 belgaj fr., 350 fr.fr., 4 ned.guld. aŭ egalvaloro en nacia valuto.

Por fariĝi abonanto sufiĉas sendi al la revuo simplan poŝtkarton kun klare skribita adreso kaj deziresprimo pri abonado.

Pli malfrue ni sciigos la pagmanieron kaj la nomon de la landa peranto.

La unike bela *Nuntempa Bulgario* estos vera perlo de la Esperanto-gazetaro. Ĝia malaltega prezo ebligas al ĉiu samideano kaj kursano aboni ĝin ! Poŝtkartojn kaj leterojn kun adresoj de abonantoj sendu al: *Nuntempa Bulgario*, str. Levski 1, Sofio, Bulgario.

Sub aŭspicioj de Reĝa Belga Ligo Esperantista la eldonejo *Mondo* intencas eldoni grandformatan monatan gazeton, enhavantan informojn pri atingaĵoj de la Esperanto-movado kaj Esperanto-kurson.

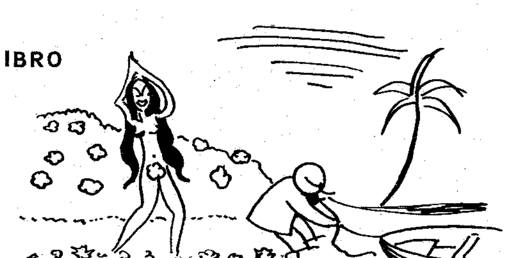
Gravaj komercaj, industriaj kaj reklamfakaj entreprenoj promesis reklam-apogon. Oni esperas ke tiu apogo ebligos distribui la gazeton milionope kaj varbi por ĝi abonantojn pere de du grandegaj konkursoj; unu ĉiumonata kun monpremioj de 1000 ĝis 50.000 belgaj frankoj kaj unu kursfina kun monpremioj de 500 ĝis 50.000 b.fr.

Oni revas, ke tiel formiĝos multnombra Esperanto-legantaro, kio fine ebligos esperantigi la gazeton, kiu provizore estos eldonata franc- kaj flandralingve.

La abonmono - 30 belgaj frankoj por tuta jaro - akceptas la eldonejo *Mondo*, Bredabaan 280, Brasschaat, Belgio, Poŝtĉekkonto Bruselo 890.81.

NOVA LIBRO

Mi venas kun multa galanto
kaj amosopiro en kanto.
La vortoj ne gravas,
amoro ja havas
helplingvon - krom Esperanto.



Tiu ĉi liriketo kun sprita ilustro ornamas la kovrilon de la esperanto-eldono de libreto GRUK.

Sub la pseŭdonimo Kumbel dana inĝeniero aperigis preskaŭ 5000 da tiuj ĉi epigramoj en la ĵurnalo *Politiken* en Kopenhago. En milita kaj kriza tempoj ili apartenis al la helaj punktoj dum gazetlegado, deprimanta. La *Gruk-oj* estas koncizaj,spritaj, ironiaj,aŭ paradokse bonsencaj kaj ofte formitaj per lingvaj ĵonglaĵoj.

Poul Thorsen esperantigis ĉi tiun eksponenton de dana humoro kaj kolektis preskaŭ 70 liriketojn, sprite ilustritajn kaj kun pikanta moralo,en belaspekta esperanto-eldono. La 70-paĝa libreto - formato 10½ x 16½ cm-kostas 4½ danajn kronojn aŭ 5 anglajn ŝilingojn,ĉe Centra Dana Esperanto Ligo, Hørmarksalle 5, Risskov, Danio.

NOVAJ POŜTMARKOJ KUN FERVOJMOTIVOJ

Je la honorigado de la 100-jara jubileo de la Svedaj Fervojoj, la Sveda Poŝto la 1an de decembro eldonis specialajn poŝtmarkojn je valoro de 10, 25 kaj 40 ceroj. Ankaŭ okazos ekspedado de t.n. unua-taga-kovertoj, afrankitaj per po tri el tiaj novaj poŝtmarkoj.

Ĉiuj tiuj tri poŝtmarkoj montras motivojn fervojajn, kaj iliaj respektivaj koloroj estas oliv-verda, blua kaj oranĝ-flava.

Unu el tiuj poŝtmarkoj montras bildon de tri traklaboristoj en konstruado de trako; sur alia marko oni vidas lokomotivon kun personvagono, ambaŭ el tipo pionira, kaj la lasta marko donas bildon de moderna fervojponto, kun ekspresa trajno el tipo de hodiaŭ, trapasanta.

Por tiuj poŝtmarkoj oni elektis iom pli grandan formaton ol la ordinara. La bildspaco mezuras je 27,25 mm longe kaj je 20,5 mm larĝe. La motivoj sur tiuj poŝtmarkoj estas presitaj laŭ desegnoj de la artisto Mark Sylwan.

Post multjara debatado, la Sveda Parlemento en sia laborjaro 1853-1854, decidis ke kreado de fervojoj en svedlando okazu laŭ tia principo, ke gravaj fervojoj, do ĉeflinioj, estu konstruotaj kaj trafikigotaj de la Ŝtato, dum kreado de aliaj, malpli gravaj linioj, restu tasko por privataj industrioj kaj entreprenantoj. Laŭ tia principo la kresko de fervojoj en svedlando ĝenerale evoluis.

La unua sveda fervojo, kun spuro normala (1435 mm), Nora-Ervalla, estiĝo pro privata iniciato, malfermiĝis por trafiko la 5an de marto 1856. La 1an de decembro en la sama jaro oni inaŭguris la unuajn partojn de la Ŝtatfervojo, nome la liniojn Goteburg-Jonsered kaj Malmö-Lund. Tiuj tri linioj kune ampleksas 66 km. Cent jarojn pli poste, la tuta longeco de la Ŝtataj fervojoj estas ĉ. 16400 km.

En la jaro 1939 la parlemento faris principan decidon, ke la privatajn fervojojn oni naciigu. La Ŝtata kaj la privata relreto tiam dividiĝis en du proksimume egale grandajn partojn. El la tuta reto, ĉ. 95% nun estas Ŝtata posedaĵo.

En la jaro 1895 elektra tirpovo estis enkondukita por la trafiko sur la linio Stockholm-Djurgarden. Grandskala elektrifiado komenciĝis en la jaro 1910, komence sur la linio Kiruna-Riksgransen. Hodiaŭ 40% de la fervoja relreto estas elektra, sed 86% de la transportlaboro estas per elektra tirpovo prizorgata.

De post la jaro 1895 la Ŝtat-fervojo entreprenas pramŝipon komunika-

cion kun Danlando, kaj de post 1909 same ankaŭ kun Germanio.

Konsiderante la longecon de la fervoja reto en komparo al la nombro de enloĝantoj, Svedio estas la lando unua, kaj havas pozicion longe antaŭ la aliaj eŭropaj landoj, sed inter ciuj landoj en la mondo, Svedio atingas en la kvinan pozicion.

Resumo el poŝta cirkulero A.

BONDEZIROJ AL CIUJ !

La IFEF-estraro kore dankas pro la afablaj salutoj, amase ricevitaj okaze de la jarŝanĝiĝo.
Reciproke ĝi deziras pacon, feliĉon kaj laboremon por nia idealo al ĉiuj niaj anoj.

EL ĜIBUTI AL ADDIS ABEBA

Ĝibuti, la ĉefurbo de franca Somalujo, estas - laŭ sia elirpunkto de unusola fervojo - pordego al la interno de Abisenio.

La malgranda, ĝenerale nebelaspekta urbeto kun 15.000 loĝantoj posedas malkonvenan havenon, kiu tamen tre konkuras la vid-alvidan Adenon, ĉe la araba marbordo. La klimato estas por mez-eŭropano nesuferebla; la influo de 45°C varmo estas pliintensigata de la malseka, de salo plenigita aero, kiu kaŭzas treegan ŝvitadon kaj ofte malagrablajn brogvundojn kaj ekzantemojn. La tropika kasko estas necesega ekipoparto de blankulo dumtage, same kiel dumnokte ventumilo en la ĉambro. Inter la 10-a kaj 15-a horoj Ĝibuti estas malviva urbo.

La vivo de la urbo baziĝas sur kontakto kun Abisenio. Kafospeciigejoj, magazenoj por bovo kaj ŝafohaŭtoj, vakso, peltoj kaj transŝarĝejoj por altransportataj komercaĵoj indikas riĉan landon.

Ĝibuti ankaŭ havas sian *orminejon*, nome salkampojn, kiuj estas privilegitaj liverantoj al la abisenia salmonopolo. Proksimume 60 ortanguloj de 10 x 15 m, en kiuj estas enverŝata 60 cm-dika tavolo de marakvo, plenigas la kasojn de la posedantoj, ĉar la krudaĵo - nome la marakvo, kaj la ĉefa laboristo - la suno, estas ja senpagaj.

El konstruaĵoj, kiuj estas vidindaj, oni povas mencii sole la palacon de la koloniestro apud la kajo, la Indoĉinan bankon, moskeon kaj stacidomon. Ĉi tie estas la elirpunkto de fervojo, longa 784 km, ĝis nun la unusola fervoja ligilo de la Abisenia ĉefurbo kun la bordo.
La fervojo estas etspura /spuro 1000 mm/ kaj la trajno malgranda, konsistanta el 3-4 pasaĝervagonoj, kiuj similas malnovajn somervagonojn de niaj tramoj, el 5-6 aĵvagonoj, karbovagono kaj lokomotivo; efektiva bildo de niaj plej iamaj loko-fervojoj. La tarifoj estas laŭ la ekskluziveco de tiu fervojlinio alĝustigitaj kaj verŝajne nenie en la mondo oni trovos pli grandajn vojaĝelspezojn.

Ĉar la teraĵoj kaj trakbazo de la fervojlinio estas multloke malbonstata kaj ĉefe dum la pluvperiodo la linio povas esti subakvigita de akvo-amasegoj, la normalaj trajnoj el Ĝibuti al Addis Abeba veturas nur dum taglumo, por ke la lokomotivestro povu facile observi la relvojon. La vojaĝo daŭras pro tio 3 tagojn. Pasaĝeroj pasas la noktojn en hoteloj de Diré Daŭa kaj en Havaŝ laŭ sia elekto kaj ĉefe laŭ sia financkapableco. Dum la seko-periodo, de la duono de oktobro ĝis fino de majo, veturas la t.n. *ekspreso*, kiu trapasas la distancon dum du noktoj kaj unu tago.

La linio sekvas komence la marbordon rekte okcidenten kaj post 2km ĝi komencas leviĝi en la montaron formante multajn vojkurbiĝojn.
La stacidomoj - malaltaj, teretaĝaj domoj kun ondoladaj tegmentoj kaj ĉirkaŭitaj de indiĝenaj kabanaĉoj - estas reciproke sufiĉe malproksimaj. La montara regiono estas tute sekega, nur jen kaj jen vidiĝas sekaj arbetaĵoj. Multaj sekaj fluejoj de dumtempaj riveretoj kaj riveroj, kiujn oni nomas ĉi tie *Wébi* estas transpaŝataj /transvolbataj/ per betonpontetoj. Tie, kie kutime ne troviĝas eĉ guto da akvo, dum la pluvperiodo verŝegas sin antaŭen furioza, sovaĝa, akvofluo, forŝiranta bordojn kaj ofte eĉ pontojn kun la fervojlinio.

En ĉiu fervojstacio estas du somalaj soldatoj kun pafiloj, kelkaj almozuloj, multe da infanoj kaj amaso da hundoj, katoj, azenoj, muloj kaj kortbirdaro. Kiam trajno alveturas tiu ĉi viva miksaĵego entreprenas inferan bruegon, el kiu oni kapablas speciale aŭdi nur blekadon de azenoj, bojadon de hundoj kaj kriadon de infanoj, kiuj lastmenciitaj esprimas per tio sian peton pri almozo.

Post trihora vojaĝo aperas franca fortikaĵeto en la montaro kaj la sekvanta stacio - Daŭenlé - situas jam en abisena teretorio.
Tie estas la unuaj abisenaj soldatoj, kaj vi interkonatiĝas eĉ kun doganistoj, kiuj estas al novuloj tre severaj; maljunajn aŭ ordinarajn afrikanojn ili preskaŭ ne inspektas.

Post Daŭenlé la aspekto de la pejzaĝo ne ŝanĝiĝas. La trajneto seninterrompe *grimpas* serpentume en la montaron, kie de tempo al tempo aperas ŝafaro, serĉanta en la dezertaj rokoj sekajn herbotufojn.

La pasaĝeroj amuzas sin ofte; sur la linio pastas sin aro da duonsovaĝaj kameloj, kiujn allogis herbo, kreskanta en la relvojo. La lokomotivestro fajfigas, la hejtisto insultante elŝtupas el la lokomotivo kaj priĵetas ilin per ŝtonoj, sed la kameloj kviete sin paŝtas daŭre. Fine eksonas krio de vekiĝinta pŝtisto, la aro ektrotas kaj la trajno povas daŭrigi sian veturon.

Proksime al tagmezo la trajno enveturas stacion Aiŝa, kie estas unuhora veturpaŭzo, dum kiu oni bongustas tagmanĝon en la loka manĝejo. Kiu ŝatas manĝi ŝafviandon, povas ĉi tie plene kontentigi sin.

Post Aiŝa la linio jam iom malleviĝas, la teritorio suden estas vivigata de mimozoj, figujoj, kaktoj, aroj de antilopoj, ŝafoj, kaproj kaj kameloj. Laŭlonge de la linio aperas pli-malpli grandaj tombejoj, kiuj estas memorajoj je la malfacila konstruado de la fervojo.

Norden kaj okcidenten etendiĝas la Dankal-dezerto, la infero de Abisenio, kie ne troviĝas fontoj, kaj eĉ dum la periodo de egaj pluvoj tie pluvas nur malmulte.

La stacioj ĉi tie estas ekipitaj kvazaŭ kiel fortikaĵoj, ĉar kion ne mortigis dum la konstruado de la fervojo la terura suno kaj manko de akvo, tion mortigadis la gentoj de Danekil kaj Issa.
Ruinigado de la linio, atakado de la tendaroj kaj mortigado de iliaj loĝantoj aliformigis la konstruadon de tiu ĉi liniparto en militiron.

Proksimume 60 km de ĉi tie suden, malantaŭ la montarĉeno situas ur-

boj Derma kaj Ĝiĝiga en la regiono de Ogaden. Ĝiĝiga estas tre grava komerca centro kaj la lasta abisenia urbo ĉe la bela strato Diré Daŭa Harar - Ĝiĝiga - Berbera en Brita Somalujo.

En la stacio El Bah oni aliĝas pluan lokomotivon, ĉar la vojleviĝo de tiu ĉi liniparto estas speciale tre granda.

Fine ni alveturas al Dré Daŭa - 1.100 m super marnivelo - impone bela kaj relative plej pura abisena urbo. Diré Daŭa, fondita de svislandano Ilg kaj franco Legarde, estas unu el la plej gravaj komercaj urboj, kie oni envagonigas preskaŭ 80% de abisena kaforikolto el la regionoj de Harar kaj Ĉerĉer. La fervoja kompanio posedas ĉi tie sian ĉefan riparejon kaj magazenon. De tie ĉi estas strato, nome ĝia komenco, al urbo Harar, kiu estas unika turista vojo, ĉar ĝi situas sur montodeklivoj; ĝi preterpasas profundajn valojn, kie lagetoj alternas kun riverfluegoj kaj belformaj rokogrupoj. Harar, kiu situas 1.900 m super la marnivelo, estas antikva masonita urbo, konstruita en araba stilo kun multaj interesaĵoj. Ĉi tie regis Ras Makonen, armeestro de Menelik, la patro de la nuna imperiestro kaj ĉi tie ankaŭ estis la nuna imperiestro edukata en franca misio. Estante komerca centro de riĉa regiono Harar estas tre vivoriĉa urbo.

La vojaĝo per trajno inter Diré Daŭa kaj la celstacio de la dua vojparto, Havaŝ estas plezure ĉefe por ĉasistoj. Dum norde de la fervojlinio daŭriĝas la Dankal-dezerto, sude estas la regiono de Ĉerĉer efektiva paradizo de bestaro. Aregoj da antilopoj, simioj, birdaroj, kaj ofte eĉ rabobestoj kuradas observeble el la trajno.

La regiono kompreneble estas tre sanodanĝera, ĉar ĝi situas malalte. Malario furiozas ĉi tie. La stacio Havaŝ, situanta 846 m super la marnivelo, kaj ĉe la samnoma rivero povas fieri pro sia 151 m longa ponto, kuraĝe sin volbanta super 80 m profunda rivervalo.

La grandan nombron de ĉiuspeca bestaro kompletigas moskitoj, kaj se do la vojaĝanto atingas Addis Abeban estante malsana pro malario, li povas kuraĝe aserti, ke li gajnis ĝin en Havaŝ.

La lasta vojparto Havaŝ - Addis Abeba, 290 km longa, leviĝas 165om en tre malsame dividita partoj. La pejzaĝo estas jam pli viva, laŭlonge de la fervojo estas videblaj vilagetoj aŭ pli trafe dirite, arigitaj mizeraj kabanetoj, konstruitaj, ja plaŭd-konstruitaj el kano kaj argilo kun malgrandaj kampetoj, kie la indiĝenoj plantas sukerkanon, grenon, diversloke bananojn, granatojn kaj figojn.

Oni tagmanĝas en Moĝa, kie komenciĝas granda karavánvojo al Sidam preter la unuaj lagoj, de la afrika valego.

(Artikolo de Ing. Jan Kavoda en *Zeměpisný Magazin Jarkol III/7)
tradukis -eto.